Kirchspielsgerichte zu Alt-Bornhusen im Kirchspiele Hallist, desmittelst ersucht, den bemeldeten Jürri Küitt im Betretungsfalle ergreifen und an das Alt-Bornhusensche Gemeindegericht arrestlich absenden zu wollen. Alt-Bornhusen, 1. Febr. 1856.

## Immobilien-Verkauf.

Am 15. März d. J., Mittags um 12 Uhr, soll bei dem Waisengerichte der Kaiserlichen Stadt Riga das zum Nachlaß der weiland verwittweten Frau Gertrud Amalie von Jacobs, geb. Möller gehörige, allhier in der Stadt, auf Kronsgrund an der großen Schloßgasse sub Pol.-Nr. 54 belegene, und bei der Brand-Assecurations-Cassa sub Nr. 905 verzeichnete Wohnhaus sammt allen Appertinentien, zur Ermittelung des wahren Werthes, unter den beim Licitations-Termin zu verlautbarenden Bedingungen zum öffentlichen Meistbot gestellt werden. 1

Riga, den 31. Jan. 1856.

## Auction.

Auf Verfügung Eines Edlen Waisengerichts soll durch den Waisenbuchhalter Carl Anton Schröder am Montag, den 13. Februar d. J. und an den nachfolgenden Tagen Nachmittags um 5 Uhr, der Nachlaß der weiland verwittweten Frau Gertrud Amalie von Jacobs, geborenen Möller, bestehend in Gold- und Silbersachen, Möbeln, Tischwäsche, Bettzeug, Kristall, Glas, Porzellan und Fayence, Haus- und Küchengeräth und mehren anderen brauchbaren Sachen, in dem allhier in der Stadt, an der großen Schloßstraße sub Pol.-Nr. 54 belegenen, von Jacobsschen Hause, gegen gleich baare Bezahlung, öffentlich versteigert werden. 1

Riga, den 7. Februar 1856.

## Abreisende:

Die Abreise nachstehender Personen wird zu dem Zwecke hiedurch angezeigt, damit Diejenigen, welche Forderungen an sie haben sollten, sich von heute innerhalb dreier Tage in der Canzlei des Rigaschen Raths dieserhalb melden mögen:

Schuhmachersfrau Auguste Drabe, 3
Marie Dorothea Witzenhausen, 3
Ludwig Dreßler, 3
Preußischer Unterthan Carl Raab, 3
Preuß. Unterthan Kaufm. Hermann Holstein. 2
Preußischer Unterthan Handlungsreisender Leopold Rathoff, 1
Preußischer Unterth., Kaufmann Oscar Wilke, 1

nach dem Auslande.

Ebräer Chatzkel Hirschowitsch Natonson, Joseph Semen Lewinsohn, Agafja Romanowa, Agathe Dorothea Seeberg, Juliana Amalia Loesch, Wittwe Benigna Stockmann, Ilja Iljin Wolkow, Agafja Iwanowa Nowikowa, Robert Deringer, Otto Treilohn Koch, Theodor Lebedow, Andreas Ohmann, Marimjana Fedulowa, Ignati Matwejew Krükow, Wassili Dmitrijew Gubanow, Maria Catharina Grebs, Hedwig Gottlieb Mathilde Pander, Ebräer Schaim Markuschewitsch Kahan, Caroline Concordia Melchert geb. Michelson, Moses Behr Hirsch Joches,

nach anderen Gouvernements.

**Anmerkung.** Hierbei folgt für die betreffenden Behörden des Rigaschen Kreises eine Beilage über Torge und für die des Dörptschen Kreises eine ebensolche.

Für den Livl. Vice-Gouverneur: Aelterer Regierungsrath Baron **G. v. Tiesenhausen.**

Aelterer Secretair **M. Zwingmann.**

Лифляндскихъ Губернскихъ Вѣдомостей — Часть неоффиціальная.

Livländische Gouvernements-Zeitung. — Nichtofficieller Theil.

Пятьница, 10. Февраля 1856. № 17. Freitag, den 10. Februar 1856.

## Zur Geschichte und Bedeutung der Eisenbahnen.

Die wichtigste Erfindung unserer Zeit ist der Transport auf Eisenwagen durch Dampfkraft, für dessen Ausbeutung der Associations-Geist durch Actien-Vereine eine erstaunenswürdige Thätigkeit entwickelt. Was auf diesem Gebiete bereits geschehen, grenzt an's Wunderbare. Die Frage der Zeit ist nicht mehr, die Entfernung zwischen Ort und Ort blos zu kürzen; sie möglichst aufzuheben ist die Aufgabe, deren Lösung der Aera der Eisenbahnen und Telegraphen beschieden ist.

Die Erfahrung lehrt, daß es sich auf einem Wege am leichtesten fährt, welcher die wenigsten Unebenheiten darbietet. Jede Wege-Verbesserung hat zum Zwecke, den Transport zu erleichtern und zu beschleunigen, oder die Hindernisse zu entfernen, welche die Fortschaffungskräfte in ihrer Wirkung beeinträchtigen, oder zu erschöpfenden Anstrengungen nöthigen. Die Wege auf fester Unterlage, wagerecht, eben und in kürzester Linie zu errichten ist die Aufgabe beim Straßenbau. Unsere Chausséen haben diese Aufgabe nur in unvollkommener Weise gelöst. Weit näher waren die alten Römer dem Ziele. Ihre Hauptstraßen bauten sie aus fest in einander greifenden, ganz eben behauenen, größtentheils sechseckigen Quadern und die Räderspuren auf diesen gemauerten Wegen bildeten glatte Geleise für die leichteste, gleichförmigste, durch keine Unebenheiten gestörte Fortbewegung der Räder.

Noch näher den heutigen Eisenbahnen und unmittelbar auf dieselben hinleitend, führte die Erfindung der sogenannten Holzbahnen, welche schon seit mehren Jahrhunderten in verschiedenen Ländern im Gebrauche waren, um aus unwegsamen Gebirgsgegenden die Producte des Bergbaues von einem Orte zum andern zu schaffen. Man machte die Erfahrung, daß auf glatten Holzgeleisen, welche aus zwei parallel fortgeführten Balkenlinien bestehen, ein Pferd mit derselben Leichtigkeit 80 Centner zog, mit der es 20 Centner auf einer gewöhnlichen Chaussée fortbewegte.

Die schnelle Abnutzung der Holzbahnen, so wie der allmählich eintretende Mangel an Holz führte auf den Gedanken, den Theil der Bahn, welcher beim Gebrauche am meisten litt und am früheften faulte, das Geleise mit Eisenstangen auszufüttern. Am Harz und in England belegte man schon um's Jahr 1740 den Boden der hölzernen Bahnrinnen mit gegossenen Eisenschienen, die man mit Nägeln befestigte. So waren die Eisenbahnen auf hölzerner Unterlage erfunden. Ihre allgemeinere Anwendung führte bald zu Verbesserungen. Nach verschiedenen Versuchen gab man dem Querschnitte der Schienen die Gestalt eines lateinischen T, welche sie im Allgemeinen noch gegenwärtig haben. Auf dem horizontalen Theile der Oberfläche läuft das Rad, der verticale, untere Theil dient zur Verstärkung der Tragkraft.

Nach Erfindung dieser Eisenbahnen dachte man nicht daran, eine andere Zugkraft anzuwenden, als die auf den Landstraßen übliche. Man war zufrieden, ein Mittel gefunden zu haben, das die thierische Zugkraft sehr erhöhte und bis zum Jahre 1804 blieben Pferde die einzige Transportkraft auf allen Bahnen. Der Nutzen der Erfindung beschränkte sich daher nur auf Ersparung von Kraft. Ihre kostbarere Hälfte, jene, welche der Bewegung Flugschnelligkeit verleiht, war noch nicht erfunden. Erst im Anfange dieses Jahrhunderts erstand in England die Idee, zum Transporte auf den Eisenbahnen die thierische Kraft durch die des Dampfes zu ersetzen. Bei der damaligen Construction der Dampfmaschinen sah man aber Schwierigkeiten in der practischen Anwendung voraus, welche unüberwindlich schienen. Bis zum Jahre 1802 bediente man sich in England ausschließlich der von Watt verbesserten Apparate mit niederer Congression, welche blos durch den Druck wirken, den die Atmo-

sphäre auf einen luftleeren Raum ausübt. Der große Umfang und die bedeutende Schwere dieser Maschine konnte dem Zwecke nicht entsprechen. Erst die Erfindung der Hochdruckmaschine, welche nur aus dem Kessel, Cylinder, Kolben und Ventil besteht, von geringem Umfange und leicht ist, zeigte diese Möglichkeit. *)

Die ersten Erbauer eines Hochdruck-Apparats, die Mechaniker Trevethik und Vivian erhielten im Jahre 1804 ein Patent zur Errichtung von beweglichen Dampfmaschinen, um mittelst derselben „Wagen auf Eisenbahnen fortzutreiben" und machten mit einem solchen in demselben Jahre einen Versuch auf der Eisenbahn zu Merthyr-Tydvill in Süd-Wales. Derselbe gelang vollkommen. Die Maschine zog eine Reihe von fünf durch Ketten und Hacken an einander befestigte Karren mit Eisenerz beladen auf der ganzen vierstündigen Länge der Bahn in ein und drei Viertel Stunden.

So war das wunderbare Kind geboren, dessen Folgenwichtigkeit für die Zukunft die Gegenwart noch gar nicht zu überschauen vermag.

Kapital und Kunstfertigkeit sind in England immer bereit, Erfindungen, deren practischer Nutzen sich durch zuverlässige Versuche erprobt, eine so großartige Nutzanwendung zu geben, als sie überhaupt fähig sind. Um so mehr muß es in Erstaunen setzen, daß jene Erfindung anfangs so wenig Aufmerksamkeit erregte und von den hellsten und größten Geistern viele Jahre hindurch fast gar nicht beachtet wurde. Es möchte scheinen, als ob das Ungeheuere dieser Erfindung, die unermeßliche Folgenwichtigkeit derselben, den brittischen Verstand gleichsam betäubt und eine Zeitlang in Fesseln geschlagen habe.

Nachdem man zwei Jahrzehnde über die Adhäsions-Gesetze gestritten, viele zum Theil lächerliche Versuche gemacht, um das vermeintliche Gleiten der Räder zu verhindern und sich in der Nutzanwendung nur auf einen sehr engen Kreis beschränkt hatte, brachte erst das Jahr 1820 die Dampf-Eisenbahn bei dem Publicum in Aufnahme. Einige der hellsten Köpfe des Landes besprachen in Zeitungen und in Flugschriften die Sache aus einem höhern Gesichtspuncte und ließen das Volk die ungeheuere Wichtigkeit ihrer ausgedehnten Anwendung als Communications-Mittel ahnen. Als indeß im Jahre 1822 ein reicher Capitalist das Project einer Eisenbahn von Liverpool nach Manchester im Parlamente einbrachte, wurde er mit seiner Petition abgewiesen, weil es den Actien-Besitzern des Liverpool-Manchester-Kanals gelungen war, das Unternehmen als eine lächerliche Schwindelei darzustellen. Die Erfahrungen, welche man in den nächstfolgenden Jahren auf der zum Transporte von Kohlen errichteten Bahn nach Darlington mit der Beförderung von Passagieren machte, bewog im Jahre 1826 das Parlament, die früher verweigerte Concession zur Errichtung der Bahn nach Manchester jetzt zu ertheilen. So groß anfangs der öffentliche Unglaube an das Gelingen des Unternehmens gewesen war, so leidenschaftlich sprach sich nun die allgemeine Meinung für das Gelingen desselben aus und die Actien stiegen, noch ehe eine Schaufel gerührt wurde, um 50 Procent über ihren Nominalwerth. Die Theilnahme an dem Plane wurde als eine National-Sache angesehen und die Ausführung mit einer Energie betrieben, welche alle Hindernisse in unglaublich kurzer Zeit besiegte. Die Schwierigkeiten, welche das Terrain auf der Bahnstrecke von 26 englichen Meilen oder 11 Stunden darbot, waren außerordentlich groß. Bei Liverpool, wo die Bahn am Hafen ihren Anfang nimmt, mußte ein Tunnel, 5/4 englische Meilen lang, unter der ganzen Stadt errichtet werden. In nicht geringer Entfernung von dem Ausgange des Tunnels war eine steile felsige Anhöhe von zwei Meilen Länge zu durchschneiden, ein ungeheures Werk, so schwierig als der Tunnel. Der Einschnitt beträgt an vielen Stellen 70 Fuß senkrechte Höhe und um ihn zu bewerkstelligen, wurden 1½ Millionen Kubikfuß Steine ausgebrochen. Jenseits des Einschnitts galt es durch ein stundenlanges tiefes Thal einen

*) In den alten Wattschen Maschinen hat der Dampf nicht mehr Spannung nöthig, als dazu gehört, die Kolbentheile, dem atmosphärischen Drucke entgegen, in einem Cylinder emporzutreiben. Durch eine sinnreiche Vorrichtung (den Condensations-Apparat) wird der Dampf in dem durch das Aufsteigen des Kolbens gewonnenen Cylinderraume wieder in Wasser verwandelt, der Raum dadurch luftleer und der atmosphärische Druck auf der andern Seite der Scheibe treibt dann diese mit der Kraft von 14 Pfund auf jeden Quadratzoll der Fläche wieder abwärts. Diese Wechselwirkung des Dampfes und des atmosphärischen Drucks bildet in der Wattschen Maschine die bewegende Kraft. Eine solche aber bedarf zum Verdichten des Dampfes einen reichlichen Zufluß von kaltem Wasser und der Condensations-Apparat selbst nimmt bedeutenden Raum ein. Bei den Hochdruckmaschinen, in welchen die Dampfkraft zur selbstständigen Wirkung gesteigert ist, fällt jener Apparat weg; denn nur der Ueberschuß des Dampfdrucks über den der atmosphärischen Luft wird hier als bewegende Kraft benutzt. Bei den Hochdruckmaschinen kommt folglich Dampf von einer ungleich höhern Spannung (Kraft) in Anwendung. Es fällt mithin auch die Benutzung des luftleeren Raums, worauf sich die Thätigkeit der Wattschen Maschine gründet, weg.

Damm zu führen, 15 bis 45 Fuß hoch und 60 bis 135 Fuß auf seiner Basis breit. Auf der Mitte des Weges zieht die Bahn auf einem prächtigen Viaduct von 1000 Fuß Länge, auf 19 Stein-Bögen, 60 bis 70 Fuß hoch über das Sankey-Thal, dann auf einem langen Damme durch den Flecken Newton und hinter demselben abermals auf hohen Dämmen und einer Brücke von 4 Bögen über einen Grund, in dessen Tiefe ein schiffbarer Fluß strömt. Die Brücke ist so hoch, daß die Fahrzeuge mit vollen Segeln hindurchfahren können. Ein abermaliger Hügel-Durchschnitt folgt, länger und tiefer, als alle übrigen; weiterhin ein fast unergründlicher Sumpf in der Breite einer halben Stunde; hinter dem Sumpfe geht die Bahn auf einer schönen Brücke über den Bridgewater-Kanal, über durchschnittene Höhen und überdämmte Thäler, und endigt endlich, nachdem sie kurz vor Manchester noch einen prächt'gen Viaduct von 22 Bögen gebildet hat, auf dem Bahnhofe. Der berühmte Ingenieur Stephensen vollendete das Werk in drei Jahren für die Summe von circa 900,000 £. oder 6 Millionen Rubel und am 1. September 1830 wurde die Bahn dem öffentlichen Gebrauche übergeben. So war ein Werk zu Stande gebracht, dessen Resultat ganz England, die ganze gesittete Welt, mit jener Spannung und jener Theilnahme entgegensahen, welche die Folgenwichtigkeit rechtfertigte, über welche man sich längst verständigt hatte. Wie erstaunte man aber, als sich gleich nach Eröffnung der Dampffahrt Resultate kund gaben, die Niemand auch nur entfernt geahnt hatte! Vor Errichtung der Bahn waren Liverpool und Manchester im Besitze der trefflichsten und wohlfeilsten Communications-Mittel, welche man bis dahin kannte. Drei verschiedene Kunststraßen vereinigten beide Städte und einer der schönsten Kanäle des Reichs, der Bridgewater-Kanal schien sowohl in Bezug auf Billigkeit, als auf Schnelligkeit jedem Bedürfnisse für den Waaren-Transport zu genügen. Die Unternehmer rechneten darauf, theils durch billigeren Frachtlohn, theils durch größere Schnelligkeit die Hälfte des Waaren-Transports der Bahn zuzuwenden; der Personen-Verkehr war, als unwichtig, kaum in Betracht gekommen. Sie berechneten die Zahl der Reisenden auf 200 Personen täglich. Wie erstaunte man aber, als sich sogleich 1,300 Reisende täglich meldeten! Die Zahl stieg mit jedem Jahre und für's Jahr 1841 betrug sie bereits 1,200,000. Nicht minder überraschend war die Zunahme des Waaren-Verkehrs auf der Bahn. Der Frachtpreis wurde von der Eisenbahn-Compagnie um ⅓ niedriger als die Kanalfracht, auf 10 Schillinge die Tonne (etwa 6½ Kop. Slb. das Pud) gestellt und die Kanal-Compagnie nahm hierauf dieselbe Taxe an. Augenblicklich schienen hundert neue Märkte dem Verkehr geöffnet, tausend neue Gegenstände des Handels in's Leben gerufen! Der Kanal behielt nicht nur die frühere Frequenz, diese nahm vielmehr derartig zu, daß, trotz der großen Herabsetzung der Fracht, die Kanal-Actien in den folgenden Jahren über 25 Procent reine Jahresrente abwarfen. Alle Güter, bei denen die Verkürzung der Ablieferungszeit von 2 Tagen auf 6 Stunden einen Werth hatte und neue, früher als Gegenstände eines entfernten Verkehrs nie gesehene Artikel, wie z. B. thierische und vegetabilische Nahrungs-Mittel, welche nur frisch genossen werden können, wendeten sich in unglaublicher Menge der Eisenbahn zu und in Kurzem betrug der Waarentransport so viel, als früher der Transport zwischen den beiden Städten zu Wasser und zu Lande ausgemacht hatte. Durch die Herabsetzung der Fracht wurden für den Verkehr 2 Millionen Rubel und mehr erspart und das Grundeigenthum in der Umgegend der Bahn stieg bald um das Doppelte, ja hier und da um das Fünf- und Sechsfache. Aber auch die kühnen und patriotischen Gründer dieser großen Unternehmung fanden ihre Rechnung als Kaufleute. Trotz der ungeheuren Größe des Anlage-Capitals, welches das ungünstige Terrain gefordert hatte, trotz des großen Luxus in der Verwaltung und in allen Ausgabezweigen, brachte das Capital einen reinen Jahresgewinn von 11 Procent und die Actien stiegen über das Doppelte ihres Nominalwerthes.

Die Liverpool-Manchester-Bahn hatte ein großes Beispiel gegeben. Auf sie waren die Augen der Welt gerichtet; sie war im hohen Rathe des brittischen Volks feierlich als der Probeversuch bezeichnet worden, von dessen Gelingen das Schicksal der Eisenbahnfrage abhängig gemacht wurde. Es konnte daher nicht befremden, daß das glänzende Resultat dieser Bahn mit Posaunenschall durch die ganze Welt getragen wurde und fast überall electrische Wirkung that. In Nord-Amerika, in Belgien, im ganzen brittischen Reiche erstanden Bahnen und in kurzer Zeit waren ganze Länder wie mit Zauberkraft von ihnen umgürtet. Bald trat auch Deutschland in den Kreis der neuen Bewegung. Das

glänzende Resultat der etwa eine Meile langen Nürnberg-Fürther-Bahn, der ersten in Deutschland, übte hier dieselbe Wirkung, wie in England die Bahn von Liverpool nach Manchester. Unmittelbar nach ihrer Vollendung wurden 13 Bahnen in einer Länge von 130 Meilen gleichzeitig in Angriff genommen. So breiteten sich mit staunenswerther Geschwindigkeit die Eisenbahnen über alle Länder aus und mit gerechter Bewunderung muß es uns erfüllen, daß im Jahre 1851, 2 Decennien nach Eröffnung der ersten englischen Dampf-Eisenbahn, 6145 geographische Meilen Eisenbahnen im Betriebe waren. *)

Unaufhaltsam nimmt der Bau der Schienenwege seinen Fortgang. Selbst in jenen starren Erdtheilen, wo immer nur der Wille des Europäers sich geltend machen kann, fügen sich die metallenen Schienen an einander, an den Ufern des Niel, unter den Steingräbern der Mumien und an den Goldküsten Australiens. Für die ostindische Halbinsel ist ein ganzes Netz entworfen und eine Strecke weit fährt bereits der erstaunte Hindu eben da, wo er noch unlängst im keuchenden Laufe das Viergespann der Postreisenden hatte sein müssen.

Auch in Rußland, unserm großen Vaterlande, ist man nicht säumig gewesen, die bedeutendern Puncte des Reiches durch Schienenwege zu verbinden. Nach Vollendung der Riesenbahn von St. Petersburg nach Moskau ist die Bahn von der Residenz nach Warschau in Angriff genommen und geht dieselbe ihrer baldigen Vollendung entgegen. Wir haben unlängst die Pläne, Profile und Zeichnungen für die Bahn von Riga nach Dünaburg, welche in der Börse zu Riga dem Publicum zur Ansicht vorgelegt waren, zu betrachten Gelegenheit gehabt und können wohl mit Zuversicht erwarten, daß binnen Kurzem der Bau beginnen und daß die Bahn eine Verlängerung bis Kursk oder Orel erhalten werde. Nach einem neuern Plane sollen auch die beiden volkreichen Städte Riga und Mitau, welche auf das Engste in commerzieller und socialer Beziehung verbunden sind, durch einen Schienenweg bis auf eine Stunde einander genähert werden. So erwächst aus einem Plane ein zweiter, an eine Bahn schließt sich die andere an und binnen Kurzem werden die entfernten Grenzen des Riesenreiches von Ost nach West, von Nord nach Süd mit Eisenbahnen durchzogen und verbunden sein.

Vor 25 Jahren beschränkte sich der Begriff der Eisenbahnen fast nur auf ihr technisches Gebiet, in weiter Absonderung von allen Beziehungen des socialen Lebens. Jetzt sind sie zu einer Höhe der Bedeutung emporgestiegen, welche sie zum Polar-Sterne am Himmel der Cultur, zur Axe für die wichtigsten Fragen und Bewegungen der Gegenwart machen. Jetzt gehören die Bekämpfer der Eisenbahnen ebenso zu den seltenen, im äußersten Nachtrab des Zeitgeistes befindlichen Erscheinungen, wie vor 25 Jahren jene beredeten Wortführer derselben vereinzelt standen. Wer zweifelt noch daran, daß die Erfindung der Eisenbahnen in Verbindung mit Dampfkraft mit den folgenreichsten Entdeckungen, die jemals gemacht worden, mindestens auf gleicher Linie der Bedeutung stehen? Die Vernichtung des Raumes in der Zeit, das große Product der Eisenbahnen, ist fürwahr eine Thatsache, für deren Folgenberechnung auch die stärkste Phantasie und das größte mathematische Genie, das die Sternenbahnen mißt, nicht ausreicht. Noch hat die Erfindung kaum das erste Stadium auf dem unendlichen Wege zur Vervollkommnung zurückgelegt und schon ist der Raum von einer geographischen Meile, der für den Fußgänger eine zweistündige Zeitgeltung hatte, auf den Durchschnittswerth von 10 Minuten reducirt. Dieses Maaß der Schnelligkeit, in Verbindung mit der möglichen Wohlfeilheit und der ungeheuren Kraft der Eisenbahnen hat zur Folge eine totale Umgestaltung aller Verkehrs-Verhältnisse, von Menschen zu Menschen, Nationen zu Nationen, die wiederum auf alle übrigen Verhätnisse im Leben umbildend und umgestaltend reagiren muß.

Die Eisenbahnen haben die Geschwindigkeit des Verkehrs verachtfacht. Dieses ist das Minimum des Verhätnisses. Denn die Eisenbahnen treten nicht blos an die Stelle der Diligencen, der Posten, der Reiter, sondern auch an die der Lohn- und der Frachtfuhren, so wie der Fußgänger. In ähnlichen Verhältnissen vermindern sich die Kosten. Außerdem erspart der Reisende ein nicht zu berechnendes Kapital an Zeit und Arbeit. Wenn z. B. der Handwerker, der Tagelöhner oder der Bauer sechs

*) Von diesen Bahnen kommen auf Holland 27, Italien 102, Belgien 110, Rußland und Polen 135, Frankreich 504, Deutschland 1097, Großbrittanien mit Irland 1500 und Nord-Amerika 2670 geographische Meilen.

Tage zu wandern hätte, jeden Tag fünf Meilen zurücklegte und nur täglich 15 Copeken verausgabte, so würde er sechs Arbeitstage, 90 Copeken Geld, eine Menge Kraft und mindestens 25 Copeken an Fußbekleidung zu seiner Reise verbrauchen. Auf der Eisenbahn würde er zwar 85 Copeken mehr ausgeben, er gewinnt indeß, weil er sein Ziel in 5 Stunden bequem und ohne Anstrengung seiner Kräfte, ohne Abnutzung seiner Kleidungsstücke erreicht, für jene 85 Copeken mindestens fünf Arbeitstage. Verdient er an jedem Arbeitstage auch nur 40 Copeken, so wird er auf der Eisenbahn um 1 Rubel 15 Copeken wohlfeiler gereist sein, als wenn er zu Fuß gewandert wäre! Dieselben Resultate gehen durch alle Verhältnisse, vom kleinsten bis zum größten.

Eine weitere Eigenschaft der Eisenbahnen liegt in der Möglichkeit, ungeheuer große Lasten gleichzeitig fortzuschaffen. Schnelligkeit allein würde wenig Einfluß haben, wenn nicht die quantitative Kraft und die dadurch erzeugte Wohlfeilheit hinzukäme. Schon diese Erwägung reicht hin, zu zeigen, wie unfruchtbar die Speculation ist, Dampfwagen für gewöhnliche Straßen zu erfinden. Nur die quantitative Ausdehnung, welche die Wirsamkeit der bewegenden Kraft durch die Eisenbahnen erhält, läßt eine vortheilhafte Anwendung der Dampfkraft zu und macht es möglich, die thierische mit Gewinn zu ersetzen. Endlich sind auch die große Bequemlichkeit der Fahrt, die so leicht bewirkte Befreiung derselben vor Erschütterung, Hitze, Staub, wodurch sie für den schwächlichsten oder verwöhntesten Körper benutzbar werden, Vortheile, die ihnen keine andere Art der Fortbewegung streitig machen kann. Hierdurch erklärt es sich, daß die Eisenbahnen die Zahl der Reisenden auf eine außerordentliche Weise vergrößern. In Belgien z. B. ist der Personen-Verkehr im Ganzen auf das Fünf- und Dreißigfache, ja auf einigen Strecken auf das Siebenzigfache gestiegen. Noch stärker zeigt sich das Resultat in Paris, wo auf den Bahnstrecken von St. Germain und Versailles oft an einem Tage gegen 100,000 Menschen hin- und herfahren, und in England, wo z. B. auf der Bahn zwischen London und Birmingham 300-mal so viel Menschen reisen, als sonst mit der Post und auf Eilwagen.

Die Eisenbahnen heben die räumlichen Trennungen durch Annäherung in der Zeit mehr und mehr auf. Indem sie die Geschwindigkeit in der Communication verachtfachten, dividiren sie die Entfernung aller durch sie verbundenen Länder, Gegenden und Orte durch 8, mithin die Flächenräume durch 64. Ein Beispiel mag dies erläutern. Wenn 4 Städte so im Quadrate liegen, daß jede 32 Meilen von einander entfernt ist, und man zwischen ihnen Eisenbahnen anlegt, so werden sie in das Verhältniß treten, als sei jede nur vier Meilen von einander entfernt. Es drängt sich demnach Alles, was auf dem Quadrat von 32 Meilen Seitenlänge, oder 1024 Quadrat-Meilen Fläche lag, auf ein Quadrat von 4 Meilen Seite oder 16 Quadrat-Meilen Flächenraum zusammen. Denn alle Räume sind nur durch die Zeit, deren wir bedürfen, um sie zu durchlaufen, Entfernungen für uns. Beschleunigen wir diese, so verkürzt sich für den Einfluß auf das Leben und den Verkehr der Raum selbst. Naturgemäß bildet sich auf dem durch die Bahnen zusammengedrängten Raume ein Verkehr von der größten Ausdehnung. Alles Leben, aller Handel, die Märkte der Producte, die geselligen Beziehungen, die Gelegenheiten und Motive des Erwerbs und Vergnügens drängen sich auf dem künstlich concentrirten Raume dicht und mit steter wechselseitiger Reibung an einander; daher denn jene schnelle, fast unglaublich eintretende Umwandlung, sobald eine Eisenbahnlinie zwischen zwei bevölkerten Orten vollendet ist; daher die sonst unerklärliche Vervielfältigung des Personenverkehrs in so ungeheurem Maaßstabe. An den Haltpuncten der Eisenbahnen, an allen Bahnhöfen thun sich große Victualienmärkte auf, frequentirt von den Producten weiter Landstriche, deren Erzeugnisse von hier aus den größern Städten zugeführt werden. Die Concurrenz und die Menge der Zufuhr hat dort die Preise der täglichen Lebensbedürfnisse überall herabgebracht, die dabei weit bessern Erzeugnisse auch den Aermsten zugänglich gemacht, das Leben in der Stadt verwohlfeilt und die Consumtion außerordentlich gesteigert. Zugleich aber haben sich auf dem Lande durch den vermehrten Absatz der Producte die Preise erhöht und die bei den früheren Transportmitteln entstandenen Mißverhältnisse in den gegenseitigen Werthen haben sich ausgeglichen. Niemand hat dabei verloren, Alle haben Gewinn gehabt, das Land wie die Stadt. Mit den Eisenbahnen muß auch alle Furcht vor Theuerung und Hungersnoth verschwinden. Die Erfahrung vieler Jahrhunderte hat gelehrt, daß nie ein ganzer Welttheil zu gleicher Zeit von einer Mißernte getroffen worden und die Naturwissenschaft beweist sogar dessen Unmöglichkeit. Nur

einzelne Länder oder Landstriche können vom Fluche des Mißwachses heimgesucht werden. So wird sich fortan der Mensch in der dringendsten aller Nöthen über weite Strecken der Erde hilfreiche Hand bieten können. Eisenbahnen sind Ströme, die zu Thal und Berg zugleich fließen, die im Winter nicht gefrieren, im Sommer nicht austrocknen, niemals verheerend über ihre Ufer treten. Alles Land, das an den Eisenbahnen liegt, erhält durch sie, wie durch befruchtende und bewässernde Ströme, einen weit höhern Ertrag. Der Grundbesitzer, dessen Markt sich bisher auf einen Umkreis von höchstens 10 bis 20 Meilen erstreckte, verlängert diesen nach Maaßgabe der Erzeugnisse auf 30, 100 und 200 Meilen; die Städte, deren Versorgung bisher aus dem nächsten Umkreise bestritten wurde, sehen diesen Flächenraum in's Zehn- und Zwanzigfache vergrößert. In demselben Verhältnisse erweitert der Kaufmann, der Vermittler zwischen Ueberfluß und Mangel, den Kreis seiner Thätigkeit.

Eisenbahnen vertreten eine Urbarmachung im Großen, sagt Makintosh, sie roden das Land zum zweiten Male, vervielfältigen seinen Ertrag und lassen den Besitzer größere Erndten machen, ohne größere Mühe. In Deutschland, England, Belgien und Nord-Amerika hat sich der Bodenwerth in manchen Bahndistricten um das 12- bis 15fache erhöht. Ebenso reich, als der Gewinn des Landmannes, ist der des Handwerkers und Künstlers. Nichts ist den Fortschritten des Menschen minder günstig, als ein pflanzenartiges Kleben an der Scholle, auf welcher er sein Dasein empfangen hat. Der an die Scholle gebannte Mensch beharrt Jahrhunderte und Jahrtausende lang, wie es die asiatischen und afrikanischen Völker beweisen, bei denselben Handgriffen, Verfahrungsweisen und Werkzeugen, bei denselben Vorurtheilen und beschränkten Ansichten. Die Production bleibt beschränkt, das Erzeugniß wird nicht besser, ein Fortschreiten mit den Bedürfnissen und Forderungen der Zeit findet nicht statt und ehemals blühende Gewerbe sterben ganz aus. Die erste sichtbarste, auffallendste Wirkung jeder Eisenbahn ist die rasche Bewegung, das frische Leben, welches sie in den untern stagnirenden Regionen der Bevölkerungen wie mit dem Zauberstabe weckt. Der Fabrikarbeiter, der Bauer, der Handwerker, — Alle werden gleichsam losgeknüpft von der Scholle, der Entfesselte befriedigt das neuerwachte Bedürfniß; er reist und sieht überall etwas, das ihm nützt; es treten ihm die Beispiele größerer Anstrengung, höheren Verdienstes und größerer Genüsse vor Augen und mit der Welt außerhalb des engen Kreises, in dem er sich früher umdrehte, erschließt sich in ihm selbst eine neue Welt; Nacheiferung wird ihm zur Gewohnheit; er lernt seine Zeit würdigen und späht nach Quellen des Erwerbs in den Zeiten, wo es keine in der Heimath giebt.

Seit man auf den Dampfbooten für einen Schilling (30 Cop.) von Irland nach England fährt, kommen die Irländer zu Hunderttausenden nach dem letzteren Lande, um zur Heu- oder Erntezeit oder in den Bergwerken und Fabriken oder bei Neubauten Dienste zu verrichten. Es sind dieselben Menschen, die sonst in der Heimath hungerten und so oft, aufgestachelt von Langweile und Noth, sich auflehnten.

So erstrecken sich die Wohlthaten der Eisenbahnen auf alle menschlichen Zustände, auf die tausend kleinen der Individuen und Familien, auf die großartigen ganzer Völker und Länder, auf die Interessen der gesammten Menschheit. Das große Dreigestirn am Firmamente der Erfindungen: Kompaß, Pulver und Buchdruckerkunst, welche das Mittelalter beseitigt, erhält durch die Eisenbahnen den leuchtenden Mittelpunct und wie einst jene drei, so bilden diese die Basis der neuen keimenden Weltgestaltung. Der Kompaß hob den Schleier der verborgenen Meere und Welttheile und übergab dem Menschen die Erde zum Schauplatze seines Wirkens. Das Pulver zersprengte die Burg des Raubritters, zerschmetterte Faustrecht und Harnisch, wand das Scepter des Krieges aus den Händen der Einzelnen und übergab es den Königen allein. Die Buchdruckerkunst öffnete die düstere Zelle des Klosters, gab der Wissenschaft ihr Bürgerrecht zurück, setzte den Geist sichtbar auf den Thron der Menschheit und erzwang seine allgemeine Anerkennung. Der Gegenwart mächtigster Genius sind die Eisenbahnen als Erheber aller vorhandenen Zustände in die höchste Potenz ihrer Kraft, als Verschmelzer alles vereinzelten Völkerlebens zu einem Reiche in den gesammten Beziehungen des Verkehrs und des geistigen Daseins.

Es giebt wohl noch Einige, welche meinen, daß durch Eisenbahnen die Prosa zur Herrschaft gelange und die Poesie verschwinde. Mögen die Freunde der Eilwagen, der Knitteldämme, der Moräste und Hohlwege sich getrösten! Trotz Eisenbahnen wird es immer noch Eilwagen, Knittelbrücken und Kothwege auf der Welt geben, an denen sich ihr Gemüth erfreuen und begeistern mag.

Welcher Anblick ist imposanter, der Anblick eines Wagengauls, der eine Kutsche mühsam und langsam fortschleppt, oder der Anblick einer unabsehbaren Bahn, die mitten durch die Felder ihres Weges zieht, Gräben und Flüsse überspringt, Wälder durchfliegt, durch Moorgründe dringt, die Berggelände erklimmt, Brücken über Abgründe schlägt, weiten Thälern das Joch auflegt und die Ebene durch den Bauch der Berge sucht? Dazu denke man sich die im Fluge auf metallenem Geleise dahinbrausende Maschine, das schöne Ungeheuer, mit seinem Innern voll sprühenden Flammen und den Adern voll siedenden Wassers, ungestüm und gewaltsam wie der Sturm und doch gehorchend der Hand eines Kindes. Sieht man sie von fern, während sie von den Bäumen am Wege zwischen blumigen Wiesen, bewaldeten Bergen und prangenden Feldern dahingleitet, so ist nichts ihrer Eleganz, ihrer Behendigkeit, ihrer ruhigen, immer gleichen Grazie vergleichbar. Steht man ihr nahe, während ihr Räderwerk lärmt, das Horn ihrer Esse zittert, ihre Luftklappen auf und zu schlagen und hört ihr Schnaufen, indem der kleine Mensch auf dem Rücken des Ungeheuers, von Rauchwolken umhüllt und Funken umsprüht, so geruhig des Ungeheuers Lauf bald willkührlich hemmt, bald beschleunigt: — wer fühlt sich da nicht erhaben als Mensch durch das Schauspiel der gewaltigen Macht und vollkommenen Sicherheit gegenüber der ungeheuren Kraft!

## Bekanntmachungen.

Ernst & von Spreckelsen, J. G. Booth & Co Nachfolger in Hamburg, Verzeichniss von Sämereien etc. etc. pro 1856 ist in Müllers Leihbibliothek gratis zu haben.

### Auction.

Am **12.**, **13.**, **14.** und **15.** März a. c. wird auf dem Gute Ulpisch im Pernigelschen Kirchspiele eine Auction stattfinden, und zwar so, dass am ersten Tage Haus und Wirthschaftsgeräthe, Fayence, Krystall; am 2ten Tage Stall und Wagenhaus und am 3ten und 4ten Tage Möbel und Bücher verauctionirt werden. 3

Auf dem Gute Blumenhof im Smiltenschen Kirchspiele Livlands sollen am 15. Februar 1856 verschiedene zum Nachlaß des weil. Herrn Arrendebesitzers A. Schalepansky gehörigen Gegenstände, als 4 gute Fahrpferde, einige Kühe, Sommer- und Winter-Equipagen, Möbel von Mahagony- und anderem Holze, große Wandspiegel, ein neuer kupferner Ueberdistellirkessel von circa 300 Stof, diverse Haus- und Wirthschaftsgeräthe — gegen baare Zahlung öffentlich versteigert werden.

## Verlorene Sachen.

Es ist auf dem Wege von Dorpat bis Riga ein Päckchen, enthaltend quarrirtes Seidenzeug zu zehn Damenkleidern, 10 Paar lederne bunte und 5 Paar mit Goldfäden ausgenähte Schuhe verloren worden. Dem Finder wird bei Abgabe dieses Päckchens in der Ratschkinschen Bude, Herrenstraße im Hause des Kaufmanns Botscharnikow, eine angemessene Belohnung zugesichert. 2

## Angekommene Fremde.

Den 10. Febr. 1856.

**St. Petersburg.** Hr. Staatsrath Adamowitsch, Hr. Banquier Heimann aus Wilna; Hr. v. Berens aus Livland; Hr. Staabsrittmeister Laschkarew aus Ponewesch.

**Stadt London.** Hr. v. Riemann aus Kurland; Hr. dimitt. Kapitain Schiemann aus Tuckum; HH. H. E. Chaillet und Friedr. Schulte aus St. Petersburg; Hr. Baron Rahden aus Mitau.

**Stadt Dünaburg.** Hr. Fähnrich Jankowsky aus Goldingen; Hr. Kaufmann Elster aus Werro; Hr. Kaufmann Baer aus Livland.

Hr. v. Müller aus Wilkomir, log. im Karatajewschen Hause.

**Waaren-Preise in Silberrubeln am 8. Februar.**

| | | |
|---|---|---|
| | pr. Last. | |
| Waizen à 16 Tschetw. | 150 | |
| Gerste à 16 „ | — | — |
| Roggen à 15 „ | — | 125 |
| Hafer à 20 „ | — | — |
| | pr. 100 Pf. | |
| Gr. Roggenmehl . . | 2 40—50 | |
| Waizenmehl . . . . | 5—4 40 | |
| Buchwaizengrütze . | 4—3 80 | |
| Hafergrütze . . . . . . | — | — |
| Gerstengrütze . . . . | 3—2 80 | |
| Erbsen . . . . . . . | 2 40—50 | |
| Säeleinsaat pr. Tn. | $7\frac{1}{4}$ | — |
| | pr. Tschetwert. | |
| Thurmsaat . . . . . . | — | — |
| Schlagsaat . . . . . | — | — |
| Hanfsaat à 90 Pf. . | — | — |
| Kartoffeln . . . . . | $3\frac{3}{5}$—2 10 | |
| Ein Pud Butter . . | 6—6 60 | |
| Ein Pud Heu Kop. | — | 30 |

| | | |
|---|---|---|
| pr. Berkowez von 10 Pud. | | |
| Reinhanf . . . . . | $25\frac{5}{7}$ | — |
| Ausschußhanf . . . | $24\frac{2}{7}$ | — |
| Paßhanf . . . . . . | $22\frac{6}{7}$ | — |
| „ schwarzer | — | — |
| Tors . . . . . . . | — | — |
| Drujaner Reinhanf | — | — |
| „ Paßhanf | — | — |
| „ Tors . . | — | — |
| Marienb. Flachs . . | $30\frac{1}{2}$ | — |
| „ geschnit. | — | — |
| „ Risten . | — | — |
| Tiesenh. u. Druj. Kr. | — | — |
| „ geschnit. | 27 | — |
| „ Risten . | — | — |
| Hofs-Dreiband . . | 23 | — |
| Livländ. „ . . . . | — | — |
| Flachshede „ . . . | $14\frac{3}{4}$ | — |
| Lichttalg, gelber . . | — | — |
| „ weißer . . | — | — |

| | | |
|---|---|---|
| pr. Berkowez von 10 Pud. | | |
| Seife . . . . . . . . | 38 | 40 |
| Hanföl . . . . . . . . | — | — |
| Leinöl . . . . . . . . | — | — |
| Wachs pr. Pud . . | $15\frac{1}{2}$ | — |
| Stangeneisen . . . | 18 | 21 |
| Neshinscher Taback | 15 | — |
| Bettfedern . . . . . | 60 | 80 |
| pr. Last v. 18 T. | | |
| Salz, Terravechia | — | — |
| „ Liverpool, weiß | | — |
| pr. Pud | | |
| Talglichte . . . . . | 5 | $5\frac{1}{5}$ |
| Wachslichte . . . . | — | — |
| Zucker, Raffinade . | — | — |
| „ Melis . . . | — | — |
| Syrup . . . . . . | — | — |
| Ein Faß Branntwein | | |
| $\frac{1}{2}$ Brand am Thor | 12 | 13 |
| $\frac{2}{3}$ „ „ „ | 15 | 16 |

**Wechsel-, Geld- u. Fonds-Course.**

| | | | |
|---|---|---|---|
| Amsterdam 3 M. | — | Cs.H.C. | pr. 1 Rbl. Silb. |
| Antwerpen 3 M. | — | Cs.H.C. | pr. 1 Rbl. Silb. |
| Hamburg 3 M. | — | Sch.Bco. | pr. 1 Rbl. Silb. |
| London 3 M. | — | Pence. | pr. 1 Rbl. Silb. |
| Paris 3 „ | — | Centim. | |
| 6 pCt. Insc. in Silber | | | — |
| 5 „ „ „ „ 1 u. 2 S. | | | 100 |
| 5 „ „ „ „ 3 u. 4 S. | | | — |
| 5 „ „ „ „ 5 S. | | | 98 |
| 4 „ „ „ „ Hope | | | — |
| 4 „ „ „ Stieglitz | | | 87 |
| 5 „ Hafenbau-Obligationen . . | | | — |
| Livländ. Pfandbriefe kündbare . . | | | 99 |
| „ „ Stieglitz . . | | | 96 |
| „ Rentenbriefe . . . . . . . | | | — |
| Kurl. Pfandbriefe, kündbare . . . | | | 99 |
| „ „ auf Termin . | | | — |
| Ehstl. „ Stieglitz . . . . . | | | — |

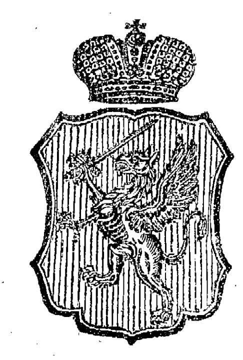
Redacteur Kolbe.

Der Druck wird gestattet. Riga, den 10. Februar 1856. Censor C. Alexandrow.

Druck der Livländischen Gouvernements-Typographie.

**Лифляндскія Губернскія Вѣдомости.**

Издаются по Понедѣльникамъ, Середамъ и Пятницамъ. Цѣна за годъ безъ пересылки 3 руб., съ пересылкою по почтѣ 4½ руб. сер. съ доставкою на домъ 4 руб. серебромъ.— Подписка принимается въ редакціи и во всѣхъ Почтовыхъ Конторахъ.



**Livländische Gouvernements-Zeitung.**

Die Zeitung erscheint Montags, Mittwochs u. Freitags. Der Preis derselben beträgt ohne Übersendung 3 Rbl. S., mit Übersendung durch die Post 4½ Rbl. S. und mit der Zustellung in's Haus 4 Rbl. S.— Bestellungen auf die Zeitung werden in der Gouvernements-Regierung und in allen Post-Comptoirs angenommen.

**№ 17.** Пятница, 10. Февраля — Freitag, den 10. Februar **1856.**


## ЧАСТЬ ОФФИЦІАЛЬНАЯ. — Officieller Theil.

### Отдѣлъ мѣстный. — Locale Abtheilung.

## Anordnungen u. Bekanntmachungen der Livl. Gouvernements-Regierung.

Mittelst Allerh. Namentl. Bef. v. 1. u. 2. Juli 1855 sind zu Rittern Allergnädigst ernannt worden: des St. Wladimir-Ordens 4. Cl. mit der Schleife: der Chef des Samurschen Kreises, der bei der Armee stehende Obristlieut. Klugen 3.; des St. Annen-Ordens 2. Cl.: der stellv. Oberquartiermeister des 4. Inf.-Corps, Obristlieut. beim Generalstabe Zimmermann 1.; der Cap. der 21. Artill.-Brig. Igelstrom; der Königl. Sächsische Geheimrath Körner; der Königl. Preuß. Präsident der Gumbinnenschen Verw. v. Büren; des St. Stanisl.-Ordens 2. Cl. der Königl. Preuß. Grenz-Commissair Lauterbach.

* * *

Da zufolge anher ergangenen Berichts des Fellinschen Magistrats vom 5. Januar c., sub Nr. 31, der unterm 1. März 1855 sub Nr 463 ertheilte Placatpaß des Fellinschen Zunftokladisten Heinrich Johann Jürgensohn verloren gegangen ist, so wird von der Livländischen Gouvernements-Regierung sämmtlichen Stadt- und Landpolizeibehörden Livlands solches mit der Weisung eröffnet, darauf zu achten, daß in ihren resp. Jurisdictionsbezirken mit dem nunmehr als mortificirt zu betrachtenden Documente kein Mißbrauch getrieben, selbiges vielmehr dem etwaigen Inhaber abgenommen und dem Fellinschen Magistrate eingesandt, mit dem etwaigen fälschlichen Producenten aber nach Vorschrift der Gesetze verfahren werde.

Riga-Schloß, den 3. Febr. 1856. Nr 560.

* * *

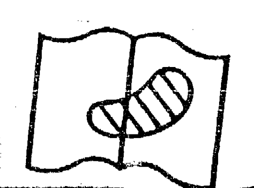
Da zufolge anher ergangenen Berichts des Schlockschen Magistrats vom 20. Januar c., sub Nr. 98 der unterm 14. Januar 1854 sub Nr. 12, auf ein halbes Jahr ertheilte Placatpaß des Schlockschen Bürgerokladisten Jewgraf Iwanow verloren gegangen ist, so wird von der Livländischen Gouvernements-Regierung sämmtlichen Stadt- und Landpolizeibehörden Livlands solches mit der Weisung eröffnet, darauf zu achten, daß in ihren resp. Jurisdictionsbezirken mit dem nunmehr als mortificirt zu betrachtenden Documente kein Mißbrauch getrieben, selbiges vielmehr dem etwaigen Inhaber abgenommen und dem Schlockschen Magistrat eingesandt, mit dem etwaigen fälschlichen Producenten aber nach Vorschrift der Gesetze verfahren werde. Riga-Schloß, 3. Febr. 1856. Nr. 563.

* * *

### Законныя постановленія о членовредителяхъ:

(Продолженіе.)

3) Рѣшась преслѣдовать членовредителя, какъ умышленнаго, общеустановленнымъ формальнымъ порядкомъ, общество прежде истеченія означеннаго тридцатидневнаго срока объявляетъ полиціи по принадлежности, чтобъ она произвела слѣдствіе. Въ объявленіи общества о членовредителѣ объясняется: а) годенъ ли онъ былъ въ рекруты до изувѣченія, по росту, лѣтамъ и здоровью; б) какое именно причинилъ себѣ увѣчье; в) время, въ которое онъ себя изувѣчилъ, по объявленіи ли набора или прежде; г) состоялъ ли онъ на рекрутской очереди, или въ числѣ



подлежащихъ въ свое время жеребью; д) мѣсто гдѣ, и орудіе, коимъ себя изувѣчилъ; е) были ли притомъ какіе либо свидѣтели; ж) какое было прежде поведеніе членовредителя и не было ли прежде со стороны его побѣговъ отъ рекрутства; з) показанія свидѣтелей произшествія; и) собственныя показанія членовредителя о обстоятельствахъ увѣчья.

4) Полиція, получивъ объявленіе общества, производитъ слѣдствіе на общемъ законномъ порядкѣ и свидѣтельствуетъ изувѣчившагося при медицинскомъ чиновникѣ.

5) Если изъ общества, къ коему членовредитель принадлежитъ двѣнадцать человѣкъ подъ присягою покажутъ, что увѣчье причинено имъ себѣ съ намѣреніемъ избѣжать рекрутства: то онъ признается членовредителемъ умышленнымъ. Но представленіе присяги двѣнадцати человѣкъ о томъ, что увѣчье причинено съ намѣреніемъ избѣжать рекрутства, требуется отъ общества не прежде, какъ уже при производствѣ слѣдствія, и только при недостаткѣ другихъ несомнѣнныхъ доказательствахъ и уликъ. Отводъ свидѣтелей допускается не иначе, какъ по существующимъ для дѣлъ слѣдственныхъ и уголовныхъ правиламъ.

6) Если по свидѣтельству врача окажется, что какой либо членъ у членовредителя отрубленъ двоекратнымъ ударомъ, то обвиняемый почитается обличеннымъ въ умышленномъ изувѣченіи себя и присуждается къ опредѣленному въ Уставѣ Рекрутскомъ, статьѣ 614 (по X прод.) наказанію, хотя бы и не было свидѣтелей.

7) Дальнѣйшее движеніе и окончаніе слѣдственныхъ дѣлъ о принадлежащихъ къ обществамъ членовредителяхъ, опредѣляется въ законахъ судопроизводства уголовнаго.

8) Если общество, непосредственнымъ его начальствомъ (ст. 610, прим. 2) о нечаянномъ себя изувеченіи лица, къ нему принадлежащаго, извѣщенное въ теченіи тридцати дней со дня извѣщенія по 1 пункту сей статьи не предъявитъ полиціи подозрѣній своихъ объ умышленности его, то слѣдствіе и свидѣтельство по пункту 4 не производятся. Но если членъ общества податнаго, по праву своего состоянія, или по преимуществу личному, отъ рекрутства неизъятый, изувѣчитъ себя нечаянно, и въ теченіе трехъ дней о такомъ увѣчьѣ не объявитъ непосредственному своему начальству, а находясь въ отлучкѣ, хозяину и мѣстному полицейскому начальству по статьѣ 610: то надъ нимъ производится слѣдствіе полиціею, по первому дошедшему къ ней самой о томъ извѣстію, такъ надъ членовредителемъ умышленнымъ, хотя бы общество и не требовало сего слѣдствія.

Тамъже ст. 614 (по X. Продолж.) Наказаніе умышленному членовредителю полагается публичное, по Уложенію о Наказаніяхъ, статьѣ 552, и онъ зачитается своему обществу или, по принадлежности, помѣщику за рекрута по статьѣ 402, пункту 6, то есть, въ томъ только случаѣ, если онъ до того изувѣченія, за которое наказанъ, былъ годенъ къ службѣ по правиламъ о качествахъ рекрутъ.

Примѣчаніе 1. Неумышленно изувѣчившій себя или нечаянно изувѣченный другими, изъ лицъ, отъ рекрутства неизъятыхъ, подлежитъ Наказанію по статьѣ 555 уложенія, если онъ о своемъ увѣчьѣ въ теченіи трехъ дней со для произшествія по статьѣ 610 не донесъ непосредственному своему начальству для объявленія обществу, къ которому принадлежитъ, и находясь въ отлучкѣ, не объявилъ хозяину, въ домѣ коего жилъ или работалъ, и мѣстному полицейскому начальству.

Примѣчаніе 2. Членовредители, недостигшіе семнадцатилѣтняго возраста, если по освидѣтельствованіи окажутся способными въ военной службѣ, обращаются въ военные кантонисты безъ тѣлеснаго наказанія, съ удовлетвореніемъ обществъ и помѣщи-

ковъ ихъ по правилу, указанному въ 1° примѣчаніи къ 6 пункту статьи 402.

Тамъже ст. 614 (по XV Прод. ч. 2.) Примѣчаніе 3. Если членовредители, поступившіе въ слѣдствіе судебнаго приговора, по неспособности ихъ къ военной службѣ, въ исправительныя арестантскія роты гражданскаго вѣдомства (Улож. о Наказ. ст. 81), окажутся и по миновании срока содержанія ихъ въ сихъ ротахъ вовсе негодными къ военной строевой или нестроевой службѣ, то они отправляются въ Сибирь на поселеніе (а не возвращаются въ прежнія ихъ общества или къ помѣщикамъ по Уложенію о Наказаніяхъ, статьѣ 51.)

Тамъже ст. 614 (по Прод. XVI) Примѣчаніе 4. Годность членовредителя къ строевой военной службѣ опредѣляется Рекрутскимъ Присутствіемъ по правиламъ Устава Рекрутскаго; къ нестроевой же военной службѣ онъ признается годнымъ въ томъ случаѣ, когда онъ не имѣетъ недостатковъ третьяго и четвертаго разряда, опредѣленныхъ въ Положеніи о разборѣ одержимыхъ разными болѣзнями нижнихъ воинскихъ чиновъ 20. Іюня 1848 года. (Собр. Закон. № 22,383, прим. 1.) Если членовредитель, при свидѣтельствѣ его въ Рекрутскомъ Присутствіи найденъ съ болѣзнями, означенными въ томъ или другомъ разрядѣ, и однакожъ онъ, по наставленію, приложенному къ 9. статьѣ Положенія объ арестантскихъ ротахъ гражданскаго вѣдомства (уст. о содерж. подъ стражею, по Прод. XI) не препятствуютъ къ пріему его въ арестантскія роты, то онъ, по исполненіи подъ нимъ тѣлеснаго наказанія (улож. о наказ. ст. 559), отсылается въ сіи роты на опредѣленный въ приговорѣ срокъ и для поступленія съ нимъ послѣ того по законамъ (улож. о наказ. ст. 552, примѣч., по Прод. XV, ч. 2); въ противномъ случаѣ, онъ не обращается въ арестантскія роты, а исполняется надъ нимъ приговоръ о тѣлесномъ наказаніи его и ссылкѣ въ Сибирь на поселеніе.

Т. XV Уголов. Закон. ст. 1667. Слѣдствіе и свидѣтельство врача представляются отъ Полиціи прямо къ Гражданскому Губернатору.

Тамъже ст. 1669. Найдя приговоръ общества и слѣдствіе основательнымъ, Гражданскій Губернаторъ отсылаетъ членовредителя въ Рекрутское Присутствіе для освидѣтельствованія, къ какому роду военной службы онъ можетъ быть годенъ.

Тамъже ст. 1670. По освидѣтельствованіи въ Рекрутскомъ Присутствіи, членовредитель возвращается въ Полицію, для надлежащаго по законамъ наказанія, не смотря на то, былъ ли онъ или не былъ годенъ къ службѣ до причиненія себѣ увѣчья (ст. 398). Наказаніе опредѣляется Гражданскимъ Губернаторомъ.

Тамъже ст. 1671. Наказаніе мѣщанамъ, крестьянамъ Государственнымъ, крестьянамъ удѣльнымъ и свободнымъ хлѣбопашцамъ, виновнымъ въ умышленномъ изувѣченіи подлежащаго рекрутству, для воспрепятствованія пріема его въ рекруты, или обличеннымъ въ содѣйствіи членовредителю къ изувѣченію себя (ст. 400), опредѣляется по приговору уголовнаго суда первой степени, непосредственно Гражданскимъ Губернаторомъ утверждаемому; и если слѣдствіе произведено вмѣстѣ съ слѣдствіемъ о членовредителѣ: то, по исполненіи наказанія надъ членовредителемъ, отсылать слѣдствіе въ судъ первой степени по принадлежности, для постановленія приговора о лицахъ, участвовавшихъ въ изувѣченіи.

* * *

Ковенское Губернское Правленіе, вызываетъ изъ заграницы въ Россію по родину дворянина Ковенской губерніи Россіанскаго уѣзда Александра Сымоновича, въ Сентября 1855 года выѣхавшаго въ Пруссію, по трехдневному билету и обратно невозвратившагося, нужнаго для отвѣтовъ въ незаконныхъ

его дѣйствіяхъ, въ сроки опредѣленные прилож. къ ст. 3809 Т. X Св. Зак. Россійской Имперіи. 2

**Публичная Продажа имуществъ.**

Отъ Витебскаго Губернскаго Правленія объявляется, что принадлежащее помѣщицѣ Витебской Губерніи Полоцкаго уѣзда вдовѣ Коллежской Секретаршѣ Рейнѣ Кулешиной имущество, заключающееся изъ мелкаго и крупнаго скота, а именно 42 овцы смѣшанной породы бѣлошерстныхъ, 7 барановъ такихъ же, 8 коровъ рыжихъ съ бѣлыми пятнами 8 лѣтъ, простой хорошей породы, 10 такихъ же коровъ 5 и 6 лѣтъ и два быка одинъ такой-же породы пяти лѣтъ, а другой меньшій 3-хъ лѣтъ и три лошади шерсти гнѣдой росту 2 аршина $^3/_4$ вершка по 8 и 9 лѣтъ, всего 142 штуки, оцѣненное въ 426 руб. 30 коп. сер., состоящее во 2 станѣ Полоцкаго уѣзда въ имѣніи Козьянахъ, на удовлетвореніе присужденнаго рѣшеніемъ Правительствующаго Сената взысканія съ мужа ея Кулеши за уничтоженіе переправы чрезъ рѣку Двину къ имѣніи Струни Полоцкаго уѣзда и именно по 28 руб. $87^3/_4$ коп. сер. ежегодно съ 1839 по 18. Сентября 1855 г., будетъ продаваться на мѣстѣ въ имѣніи Козьянахъ на срокъ 19. Марта сего года. 3

## Proclamata.

Auf Befehl Seiner Kaiserlichen Majestät des Selbstherrschers aller Reussen &c. &c. &c., thun Wir Bürgermeister und Rath der Kaiserlichen Stadt Dorpat hiermit kund und zu wissen, welchergestalt die Buchbindermeisters-Wittwe Amalie Zenker, geborne Mante, mittelst des mit dem Gerbermeister Georg Eduard Quint, am 30. April 1855 abgeschlossenen und am 17. Mai ej. ai. hierselbst corroborirten Kaufcontractes das in hiesiger Stadt im 3. Stadttheile sub Nr. 13 auf Erbgrund belegene hölzerne Wohnhaus sammt Appertinentien für die Summe von 1350 Rubel Silber Münze acquirirt, zu ihrer Sicherheit um ein gesetzliches publicum proclama nachgesucht und mittelst Resolution vom heutigen Tage nachgegeben hat. Es werden demnach alle Diejenigen, welche an gedachtes Grundstück aus irgend einem Rechtstitel zu Recht beständige Ansprüche haben, oder wider den abgeschlossenen Kaufcontract Einwendungen machen zu können vermeinen sich damit in gesetzlicher Art binnen einem Jahr und sechs Wochen a dato hujus proclamatis und also spätestens am 6. Januar 1857 bei diesem Rathe zu melden angewiesen, mit der Verwarnung, daß nach Ablauf dieser peremtorischen Frist Niemand mit etwanigen Ansprüchen weiter gehört, sondern der ungestörte Besitz gedachter Immobilien der Buchbindermeister-Wittwe Amalie Zenker nach Inhalt des Contractes zugesichert werden soll. 3

Dorpat-Rathhaus, 25. Nov. 1855. Nr. 1740.

* * *

Von Einem Edlen Rathe der Kaiserlichen Stadt Dorpat wird hierdurch bekannt gemacht, daß das dem Zimmermann Peter Umblia gehörige, allhier im 3. Stadttheile sub Nr. 170 b belegene hölzerne Wohnhaus sammt Appertinentien öffentlich verkauft werden soll, — und werden demnach Kaufliebhaber hierdurch aufgefordert, sich zu dem deshalb auf den 24. April 1856 anberaumten Torge, so wie dem alsdann zu bestimmenden Peretorg-Termine Vormittags um 12 Uhr in Eines Edlen Rathes Sitzungszimmer einzufinden, ihren Bot und Ueberbot zu verlautbaren und sodann wegen des Zuschlags weitere Verfügung abzuwarten. 3

Dorpat-Rathhaus, 21. Jan. 1856. Nr. 102.

* * *

Von Einem Edlen Rathe der Kaiserlichen Stadt Dorpat wird hierdurch bekannt gemacht, daß das den Gebrüdern Müller gehörige, allhier im 3. Stadttheile sub Nr. 144 auf Stadtgrund belegene hölzerne Wohnhaus öffentlich verkauft werden soll, — und werden demnach Kaufliebhaber aufgefordert, sich zu dem deshalb auf den 24. April 1856 anberaumten Torge, so wie dem alsdann zu bestimmenden Peretorg-Termine Vormittags um 12 Uhr in Eines Edlen Rathes Sitzungszimmer einzufinden, ihren Bot und Ueberbot zu verlautbaren und sodann wegen des Zuschlags weitere Verfügung abzuwarten. 3

Dorpat-Rathhaus, 21. Jan. 1856. Nr. 101.

* * *

Von Einem Edlen Rathe der Kaiserlichen Stadt Dorpat wird hierdurch bekannt gemacht,

daß das dem Sattlermeister Stamm gehörige, allhier im 3. Stadttheile sub Nr. 36 belegene hölzerne Wohnhaus sammt Appertinentien öffentlich verkauft werden soll, — und werden demnach Kaufliebhaber aufgefordert, sich zu dem deshalb auf den 24. April 1856 anberaumten Torge, so wie dem alsdann zu bestimmenden Peretorg-Termine Vormittags um 12 Uhr in Eines Edlen Rathes Sitzungszimmer einzufinden, ihren Bot und Ueberbot zu verlautbaren und sodann wegen des Zuschlags weitere Verfügung abzuwarten. 3

Dorpat-Rathhaus, 21. Jan. 1856. Nr. 100.

*

Auf Befehl Seiner Kaiserlichen Majestät des Selbstherrschers aller Reussen &c. &c. &c. füget das Kaiserliche Dörptsche Kreisgericht hiemit zu wissen:

demnach hieselbst von dem Herrn August von Sievers nachgesucht worden, eine Publikation in gesetzlicher Weise darüber zu erlassen, daß von dem gedachten Herrn August v. Sievers eigenthümlich gehörigen, im Dörptschen Kreise und Wendauschen Kirchspiele belegenen Gute Kiddijerw die innerhalb der Grenzen der dem Bauern Maddis Laatz eigenthümlich gehörenden Gesinde Tickota, Parsi und Singa belegene Tickota-Wassermühle, mit zwei Gängen nebst den dazu gehörenden einen Loofstelle Landes auf genannten Maddis Laatz für den Kaufpreis von 1000 Rbl. S. dergestalt mittelst bei diesem Kreisgericht beigebrachten Kaufcontractes übertragen worden ist, daß selbige Mühle und was dem anhängig dem Käufer Maddis Laatz unter Anleitung der §§ 159 und 254 der Agrar- und Bauer-Verordnung von 1849, wie nicht minder des Erlasses Einer Allerhöchst verordneten Einführungs-Commission vom 10. März 1851, Nr. 351, als freies von allen auf dem Gute Kiddijerw lastenden Hypotheken und Forderungen unabhängiges Eigenthum, für sich und seine Erben angehören soll, als hat dieses Kreisgericht, solchem Gesuche willfahrend, kraft dieser Publikation, der Corroboration des betreffenden Kaufkontractes vorgehend, Allen und Jeden, welche aus irgend welchem Rechtsgrunde Forderungen und Ansprüche an das Gut Kiddijerw formiren zu können vermeinen, zu wissen geben wollen, daß besagter Kaufkontract nach Ablauf dreier Monate a dato dieser Publication richterlich corroborirt, und somit der Verkauf der Tickota-Wassermühle vollzogen werden soll, als weshalb dieselben ihre desfallsigen Rechte und Interessen innerhalb dieser 3 Monate wahrzunehmen und bei diesem Kreisgerichte geltend zu machen haben, widrigenfalls angenommen sein wird, daß selbige tacite und ohne irgend welchen Vorbehalt drein willigen, daß die Mühle qu. von dem Gute Kiddijerw verkauft und somit die Kaufsumme dem Herrn August von Sivers als Eigenthümer des Gutes Kiddijerw und Verkäufer der Tickota Wassermühle im Betrage von 1000 Rbl. S. zur beliebigen Disposition ausgereicht werden wird. 3

Dorpat, am 30. Jan. 1856. Nr. 195.

* * *

Vom 5. Pernauschen Kirchspielsgerichte werden hierdurch alle diejenigen, welche an den Nachlaß des unter dem Gute Cabbal verstorbenen Gesindepächters und Pernauschen Bürgers Ferdinand Schemel Forderungen oder Erbansprüche machen sollten, desmittelst aufgefordert, bis zum 2. März d. J. beim Cabbalschen Gemeindegerichte sich zu melden, widrigenfalls nach Ablauf dieses Termins sie nicht weiter gehört, sondern abgewiesen werden sollen. Zugleich werden die etwanigen Schuldner des F. Schemel angewiesen, in gleicher Frist ihre Schulden daselbst zu liquidiren 2

Addafer, am 24. Januar 1856. Nr. 95.

* * *

Von Einem Edlen Rathe der Kaiserlichen Stadt Dorpat wird hierdurch bekannt gemacht, daß das dem hiesigen Einwohner Dmitri Saweljew Rachmanow gehörige, allhier im 3. Stadttheile sub Nr. 185 belegene hölzerne Wohnhaus sammt Appertinentien öffentlich verkauft werden soll, — und werden demnach Kaufliebhaber hierdurch aufgefordert, sich zu dem deshalb auf den 24. April 1856 anberaumten Torge, so wie dem alsdann zu bestimmenden Peretorg-Termine Vormittags um 12 Uhr in Eines Edlen Rathes Sitzungszimmer einzufinden, ihren Bot und Ueberbot zu verlautbaren und sodann wegen des Zuschlags weitere Verfügung abzuwarten. 2

Dorpat-Rathhaus, am 25. Nov. 1855. Nr. 1746.

* * *

Von Einem Edlen Rathe der Kaiserlichen Stadt Dorpat wird hierdurch bekannt gemacht, daß das dem Klempner Nikolai Maiiach gehörige, allhier im 3. Stadttheile sub Nr. 123 belegene hölzerne Wohnhaus sammt der dazu ge-

hörigen steinernen Badstube und allen übrigen Appertinentien öffentlich verkauft werden soll, — und werden demnach Kaufliebhaber hierdurch aufgefordert, sich zu dem deshalb auf den 24. April 1856 anberaumten Torge, so wie dem alsdann zu bestimmenden Peretorg-Termine Vormittags um 12 Uhr in Eines Edlen Rathes Sitzungszimmer einzufinden, ihren Bot und Ueberbot zu verlautbaren und sodann wegen des Zuschlags weitere Verfügung abzuwarten. 2

Dorpat-Rathhaus, 25. Nov. 1855. Nr. 1744.

* * *

Auf Befehl Seiner Kaiserlichen Majestät des Selbstherrschers aller Reussen, 2c. 2c. 2c., thun Wir Bürgermeister und Rath der Kaiserlichen Stadt Dorpat hiermit kund und zu wissen, welchergestalt der gewesene Arrendator Johann Roylandt mittelst des mit den Geschwistern Jenny Caroline und Anna Wilhelmine Lindemann in gehöriger Assistenz, am 15. Juli 1855 abgeschlossenen und am 4. October 1855 hierselbst corroborirten Kaufcontractes das in hiesiger Stadt im 3. Stadttheile sub Nr. 174 auf Stadtgrund belegene hölzerne Wohnhaus sammt Nebengebäuden, Garten und Appertinentien für die Summe von 600 Rubel Silber Münze acquirirt, zu seiner Sicherheit um ein gesetzliches publicum proclama nachgesucht und mittelst Resolution vom heutigen Tage nachgegeben hat. Es werden demnach alle Diejenigen, welche an gedachtes Grundstück aus irgend einem Rechtstitel zu Recht beständige Ansprüche haben, oder wider den abgeschlossenen Kaufcontract Einwendungen machen zu können vermeinen, sich damit in gesetzlicher Art binnen einem Jahr und sechs Wochen a dato hujus proclamatis und also spätestens am 6. Januar 1857 bei diesem Rathe zu melden angewiesen, mit der Verwarnung, daß nach Ablauf dieser peremtorischen Frist Niemand mit etwanigen Ansprüchen weiter gehört, sondern der ungestörte Besitz gedachter Immobilien dem gewesenen Arrendator Johann Roylandt nach Inhalt des Contractes zugesichert werden soll. 2

Dorpat-Rathhaus, 25. Nov. 1855. Nr. 1742.

* * *

Demnach unter dem Gute Neu-Karrishof der zum Fellinschen Zunftoklad gehörige Schuhmachergesell Wilhelm Hinrichsohn, ledigen Standes, am 12. Januar c. verstorben ist, — als werden Diejenigen, welche an den Nachlaß defuncti Erbansprüche zu formiren haben sollten, desmittelst sub poeno praeclusi aufgefordert, sich unter gehörigem Nachweis ihrer Erbrechte binnen drei Monaten a dato bei Einem Kaiserlichen III. Pernauschen Kirchspielsgerichte zu Alt-Bornhusen im Hallistschen Kirchspiele, persönlich oder durch genügend legitimirte und instruirte Bevollmächtigte zu melden und ihre Ansprüche zu verlautbaren. Ebenso werden die Creditores defuncti aufgefordert, ihre Ansprüche an seinen Nachlaß innerhalb derselben Frist und bei derselben Communication allhier geltend zu machen und nachzuweisen, und endlich Diejenigen, welche dem verstorbenen Wilhelm Heinrichsohn verschuldet oder im Besitz ihm gehörig gewesener Vermögens-Gegenstände sein sollten, angewiesen, innerhalb der erwähnten Frist ihre Schulden allhier zu liquidiren und die in Rede stehenden Gegenstände dem III. Pernauschen Kirchspielsgerichte einzuliefern. Wonach sich Jeder zu richten haben wird. 2

Alt-Bornhusen, 31. Jan. 1856. Nr. 115.

## Bekanntmachungen.

Лифляндскою Палатою Государственныхъ Имуществъ объявляется симъ, что на отдачу въ арендное содержаніе экономическихъ земелъ Казеннаго Имѣнія Пальмгофъ съ 31. Марта 1856 года на 12 лѣтъ, торги назначены 5. и переторжка 8. Марта с. г. Желающіе участвовать въ торгахъ имѣютъ явиться лично или чрезъ повѣреннаго въ Лифляндскую Палату Государственныхъ Имуществъ съ представленіемъ, заблаговременно до начатія торговъ и надлежащихъ залоговъ. Ближайшія условія аренднаго содержанія имѣнія Пальмгофъ можно усмотрѣть въ Канцеляріи Хозяйственнаго Отдѣленія сей Палаты.

Имѣніе Пальмгофъ имѣетъ 117 ревизскихъ мужскаго пола душъ, 1 корчму, 50 десятинъ пашни и $1^3/_4$ дес. сенокосной земли.

1. Февраля 1856 года. № 464.

* * *

Vom Livländischen Domainenhofe wird desmittelst bekannt gemacht, daß zur Verpachtung der Hofesländereien des im Rigaschen Kreise belegenen publ. Gutes Palmhof von ult. März 1856 ab auf 12 Jahre der Torg am 5. und der Peretorg am 8. März d. J. abgehalten werden soll, zu welchem sich die etwaigen Pachtliebhaber unter Beibringung gehöriger Saloggen entweder in Person oder durch gesetzlich legitimirte Bevollmächtigte beim Livländischen Domainenhofe zeitig vor Abhaltung der Torge zu melden haben.

Die näheren Pachtbedingungen können vor Abhaltung der Torge in der Canzellei der Oekonomie-Abtheilung eingesehen werden.

Das Gut Palmhof hat 177 männliche Revisionsseelen, einen Krug, 50 Dessätinen Hakenland und 1¾ Dessätinen Heuschlag.

Riga-Schloß, im Livländischen Domainenhofe, am 1. Februar 1856. Nr. 464.

* * *

Von der Rigaschen Quartier-Verwaltung werden für den Fall, daß dieselbe in Kurzem Lokale zur Placirung von Generalen, Stabs- und Oberoffizieren bedürfen sollte, die Eigenthümer solcher, in der St. Petersburger Vorstadt belegenen Lokale desmittelst aufgefordert, selbige der Quartier-Verwaltung schleunigst anzuzeigen. 2

Riga, am 9. Februar 1856. Nr. 26.

Рижское Квартирное Правленіе на случай, что въ непродолжительномъ времени будетъ настоять надобность въ квартирахъ для помѣщенія Генераловъ, Штабъ- и Оберъ-Офицеровъ, симъ вызываетъ хозяевъ подобныхъ помѣщеній, находящихся на С. Петербургскомъ форштатѣ, объявить въ возможно непродолжительномъ времени объ имѣемыхъ у нихъ таковыхъ квартирахъ. 2

9. Февраля 1856 года. № 26.

* * *

Von der Rigaschen Quartier-Verwaltung werden Diejenigen, welche die Lieferung des zur Gassenbeleuchtung pro 18⁵⁶⁄₅₇ erforderlichen Hanföls übernehmen wollen, desmittelst aufgefordert, zeitig vor dem dieserhalb auf den 29. Februar d. J. anberaumten abermaligen Torge bei dieser Verwaltung sich zu melden. 3

Riga, am 9. Februar 1856. Nr. 27.

Рижское Квартирное Правленіе симъ вызываетъ всѣхъ тѣхъ, кои желаютъ принять на себя поставку потребнаго на 18⁵⁶⁄₅₇ годъ для освѣщенія улицъ количества конопляннаго масла съ тѣмъ, чтобы явились заблаговременно до вторичнаго торга назначеннаго на 29. Февраля сего года въ сіе Правленіе. 3

9. Февраля 1856 года. № 27.

* * *

Diejenigen, welche die Lieferungen der für die Piloterie für dieses Jahr 1856 benöthigten Utensilien, bestehend in Segelmacherarbeiten, in Reepschlägerarbeiten, in Holz- und Eisenwaaren und verschiedenen Materialien: als, Farben, Oel u. s. w. — übernehmen wollen, werden desmittelst aufgefordert, sich an den auf den 9., 14. u. 16. Februar c. anberaumten Ausbotsterminen, um 1 Uhr Mittags zur Verlautbarung ihrer Mindestforderungen, vorher aber zeitig zur Durchsicht der Begingungen und Bestellung genügender Cautionen bei dem Rig. Stadt-Cassa-Collegio zu melden. 1

Riga-Rathhaus, den 3. Februar 1856

Желающіе принять на себя поставку потребныхъ на 1856 годъ для Лоцманскаго амта снарядовъ, состоящихъ въ парусныхъ и канатныхъ издѣліяхъ, деревянныхъ и желѣзныхъ товарахъ и разныхъ матеріалахъ какъ то краски, масла и т. д., приглашаются симъ явиться въ Рижскую Коммиссію Городской Кассы къ торгамъ, которые производиться будутъ 9., 14. и 16. чиселъ Февраля с. г. въ часъ пополудни для объявленія цѣнъ, а заранѣе для разсмотрѣнія кондицій и представленія надлежащихъ залоговъ.

3. Февраля 1856 года. 1

* * *

Demnach der zur Alt-Bornhusenschen Gemeinde gehörige rekrutenpflichtige Bauer Jürri, Jürris Sohn Kütt, welchem von der örtlichen Gutsverwaltung eine Legitimation, d. d. 7. October 1855, sub Nr. 38, behufs Nachsuchung eines Dienstes im Livländischen Gouvernement und nach nachgewiesenem Dienste eintretender Umwechselung gegen einen förmlichen Dienstschein ertheilt worden, — sich bei der letzten Rekrutirung in seiner Heimath nicht gestellt hat, — als werden auf Ansuchen des Alt-Bornhusenschen Gemeindegerichts sämmtliche Stadt- und Landpolizeibehörden, sowie Guts- und Pastorats-Verwaltungen von Einem Kaiserlichen III. Pernauschen